Gesetz-Sammlung
für die
Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 22.

(Nr. 5240.) Gesetz, betreffend die Uebernahme einer Zinsgarantie für das Anlagekapital einer Eisenbahn von Ehrenbreitstein zur Landesgrenze bei Horchheim und einer festen Rheinbrücke zwischen Coblenz und Ehrenbreitstein. Vom 2. Juni 1860.

Im Namen Sr. Majestät des Königs.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Prinz von Preußen, Regent,

verordnen, mit Zustimmung beider Häuser des Landtages der Monarchie, was folgt:

§. 1.

Der Rheinischen Eisenbahngesellschaft wird nach näherer Maaßgabe der beigedruckten, unter dem 13. Januar 1860. und 9. Juni 1859. mit der Direktion dieser Gesellschaft abgeschlossenen Verträge, die Zinsgarantie des Staats bewilligt:

a) für ein die Summe von 750,000 Rthlrn. nicht übersteigendes Anlagekapital einer Eisenbahn von Ehrenbreitstein zur Landesgrenze bei Horchheim auf Höhe von vier Prozent,

und

b) für ein die Summe von 3,500,000 Rthlrn. nicht übersteigendes Anlagekapital einer festen Rheinbrücke zwischen Coblenz und Ehrenbreitstein auf Höhe eines Satzes von vier und einem halben Prozent der hierfür aufzunehmenden Prioritätsanleihe, jedoch nur für den Fall, daß diese Gesellschaft auf Erfordern des Staats den Bau der gedachten Brücke in Angriff nimmt, bevor sie nach §. 6. des unter dem 5. März 1856. landesherrlich bestätigten Nachtrages zu ihren Statuten dazu verpflichtet ist.

§. 2.

Ausgegeben zu Berlin den 2. Juli 1860.

§. 2.

Unser Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und Unser Finanzminister sind mit der Ausführung dieses Gesetzes beauftragt.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 2. Juni 1860.

(L. S.) Wilhelm, Prinz von Preußen, Regent.

v. Auerswald. v. d. Heydt. Simons. v. Schleinitz. v. Patow.
Gr. v. Pückler. Gr. v. Schwerin. v. Roon.

Vertrag

zwischen

dem Königlichen Eisenbahnkommissariate zu Cöln und der Direktion der Rheinischen Eisenbahngesellschaft, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Ehrenbreitstein nach Oberlahnstein.

Nachdem die Königlich Preußische und die Herzoglich Nassauische Regierung sich darüber verständigt haben, daß die Strecke der Lahnbahn von Ehrenbreitstein bis Oberlahnstein gegen Gewährung einer Garantie von vier Prozent Zinsen vom Anlagekapital von der Rheinischen Eisenbahngesellschaft, und die Strecke von Oberlahnstein bis Wetzlar von der Herzoglich Nassauischen Regierung zu bauen und in Betrieb zu nehmen sei, ist eine entsprechende Modifikation des §. 7. des unterm 5. März 1856. Allerhöchst genehmigten Nachtrages zu den Statuten der Rheinischen Eisenbahngesellschaft nothwendig geworden. Es ist daher zwischen dem Königlichen Eisenbahnkommissariate zu Cöln im Auftrage des Königlichen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, und der Direktion der Rheinischen Eisenbahngesellschaft zu Cöln, dazu ermächtigt durch Beschluß der außerordentlichen Generalversammlung der Aktionaire vom 29. Dezember 1859., folgender Vertrag geschlossen worden.

§. 1.

Der §. 7. des unterm 5. März 1856. Allerhöchst genehmigten Nachtrages

trages zu den Statuten der Rheinischen Eisenbahngesellschaft wird aufgehoben, und es treten an dessen Stelle die Bestimmungen dieses Vertrages.

§. 2.

Die Rheinische Eisenbahngesellschaft übernimmt den Bau und Betrieb der Bahnstrecke von der festen Rheinbrücke bei Ehrenbreitstein nach Oberlahnstein auf Grund des zwischen Preußen und Nassau abzuschließenden bezüglichen Staatsvertrages, im Anschlusse einerseits an den Bahnhof in Coblenz, vermittelst der zu erbauenden Brücke, andererseits an die Bahn von Oberlahnstein nach Wetzlar, vermittelst Anlage eines Bahnhofes in Oberlahnstein in unmittelbarem Zusammenhange mit der Nassauischen Eisenbahn.

§. 3.

Die Bahnstrecke von Ehrenbreitstein bis Oberlahnstein bildet einen integrirenden Theil des Unternehmens der Rheinischen Eisenbahngesellschaft, und es finden auf dieselbe die Bestimmungen ihrer Statuten und namentlich auch des Nachtrages vom 5. März 1856. Anwendung. — Von der Herzoglich Nassauischen Regierung wird die Rheinische Eisenbahngesellschaft eine Konzession zum Bau und Betriebe der Bahnstrecke auf Nassauischem Staatsgebiete erhalten.

§. 4.

Die Bahnstrecke von der Brücke bei Ehrenbreitstein nach Oberlahnstein soll gleichzeitig mit derjenigen von Oberlahnstein nach Wetzlar vollendet sein. — Wenn bis dahin die Brücke über den Rhein zwischen Coblenz und Ehrenbreitstein noch nicht vollendet ist, so wird die Rheinische Eisenbahngesellschaft die Bahnstrecke von Ehrenbreitstein bis Oberlahnstein, soweit ein Betrieb auf derselben ohne besondere Bahnhofsanlagen in oder bei Ehrenbreitstein ausführbar ist, für ihre Rechnung provisorisch der Herzoglich Nassauischen Eisenbahnverwaltung in Betrieb geben, falls sie sich mit letzterer über angemessene Bedingungen einigt.

§. 5.

Die Königlich Preußische Regierung gewährt der Rheinischen Eisenbahngesellschaft für das Anlagekapital der Bahnstrecke von der Brücke bei Ehrenbreitstein bis zur Preußisch-Nassauischen Grenze bei Horchheim eine Zinsgarantie von vier Prozent. Da die Rheinische Eisenbahngesellschaft von der Herzoglich Nassauischen Regierung für das Anlagekapital der Bahnanlagen von der Grenze bis Oberlahnstein eine gleiche Zinsgarantie erhalten wird, so soll der auf jede der beiden Regierungen fallende Antheil an dieser Garantie folgendermaßen ermittelt werden:

a) Das Anlagekapital wird von jeder der beiden Regierungen für die Bahnstrecke innerhalb ihres Gebietes, zunächst provisorisch nach den Kosten- an-

anschlägen, dann definitiv nach den von der Rheinischen Eisenbahngesellschaft vorzulegenden Baurechnungen (über die Vorarbeiten, Grunderwerbungen und Bauten) festgestellt. Dem Anlagekapital für die Preußische Strecke werden auch die Kosten für etwaige fortifikatorische Anforderungen zugerechnet.

Das Anlagekapital für die Betriebsmittel wird, gleichfalls provisorisch nach den Anschlägen und definitiv nach den Rechnungen, von beiden Regierungen gemeinschaftlich festgestellt und auf die Preußische und die Nassauische Strecke nach Verhältniß ihrer Länge vertheilt.

Die Zinsen der Baugelder während der Bauzeit werden dem Anlagekapital zugerechnet.

b) Für jedes Jahr, in welchem der Reinertrag der Bahn von Ehrenbreitstein nach Oberlahnstein nicht ausreicht, um das darauf verwendete Gesammt-Anlagekapital mit vier Prozent zu verzinsen, leistet jede der beiden Regierungen der Rheinischen Eisenbahngesellschaft den dazu erforderlichen Zuschuß nach Verhältniß des auf ihre Bahnstrecke fallenden Anlagekapitals. Die Rheinische Eisenbahngesellschaft wird ihre desfallsige Rechnung bis zum 1. Mai einreichen; die Königlich Preußische Regierung wird den von ihr zu leistenden Zuschuß sodann bis zum 15. Juni zahlen.

c) Zur Vermeidung einer getrennten Betriebsrechnung für die Ehrenbreitstein-Oberlahnsteiner Bahn ist verabredet, daß die Betriebsausgaben für dieselbe, mit Ausnahme der Kosten für die Bahnverwaltung, welche nach den wirklichen Ausgaben anzusetzen sind, in folgender Weise nach den Betriebsausgaben für das ganze Unternehmen der Rheinischen Eisenbahngesellschaft berechnet werden sollen:

die Kosten für die allgemeine Verwaltung nach Verhältniß der Bahnlänge;

die Kosten für die Transportverwaltung und die Beiträge zum Erneuerungsfonds nach Verhältniß der durchlaufenen Wagenachsmeilen;

die Beiträge zum Reservefonds nach Verhältniß der Bahnlänge.

§. 6.

Die landesherrliche Genehmigung dieses Vertrages wird vorbehalten.

Also geschlossen, doppelt ausgefertigt und unterschrieben zu Cöln, den 13. Januar 1860.

Königliches Eisenbahn-Kommissariat.	**Die Direktion der Rheinischen Eisenbahngesellschaft.**
v. Möller.	Mevissen. Frh. v. Geyr. Rennen.

Ver-

Vertrag

zwischen

dem Königlichen Eisenbahnkommissariate zu Cöln und der Direktion der Rheinischen Eisenbahngesellschaft daselbst, betreffend die Ergänzung des §. 6. des Statutnachtrages vom 5. März 1856.

Die Rheinische Eisenbahngesellschaft hat nach §. 6. des durch Allerhöchste Konzessions- und Bestätigungs-Urkunde vom 5. März 1856. landesherrlich genehmigten Nachtrages zu ihren Statuten die Verpflichtung übernommen, auf Verlangen des Staates eine feste, für den Eisenbahnverkehr und den gewöhnlichen Landverkehr einzurichtende Brücke über den Rhein bei Coblenz zu bauen und diesen Bau in Angriff zu nehmen, sobald die Lahnbahn in Angriff genommen und deren Ausführung sichergestellt sein wird, und sobald die damals bestandene Rheinische Bahn und die in den §§. 2. 3. 5. des oben erwähnten Statutnachtrages bezeichneten Erweiterungen derselben in einem Betriebsjahre einen Reinertrag von fünf und einem halben Prozent aufgebracht haben werden.

Da es dem öffentlichen Interesse entsprechend befunden worden ist, daß die erwähnte Rheinbrücke unter Umständen früher ausgeführt werde, als die Rheinische Eisenbahngesellschaft dieselbe hiernach auszuführen verpflichtet ist, so ist folgende Ergänzung der angeführten Bestimmung des §. 6. des Statut-Nachtrages zwischen dem Königlichen Eisenbahnkommissariate zu Cöln, dazu ermächtigt durch das Reskript des Herrn Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten vom 27. Mai 1859. II. 4745., und der Direktion der zu Cöln domizilirten Rheinischen Eisenbahngesellschaft, vorbehaltlich der Zustimmung einer Generalversammlung der Rheinischen Eisenbahngesellschaft und der landesherrlichen Genehmigung, vereinbart worden.

Artikel 1.

Die Rheinische Eisenbahngesellschaft wird das Bauprojekt zu der im §. 6. des unterm 5. März 1856. Allerhöchst bestätigten Statutnachtrages vorgesehenen Rheinbrücke bei Coblenz sofort aufstellen lassen und dem Königlichen Eisenbahnkommissariate zu Cöln Behufs Feststellung durch das Königliche Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten baldmöglichst einreichen. Sie verpflichtet sich, den Bau der Brücke nach erfolgter Feststellung des Projektes zu jeder Zeit, spätestens sechs Monate nach desfallsiger Aufforderung des Königlichen Eisenbahnkommissariats zu Cöln, zu beginnen, und nach Maaßgabe der beschafften Mittel in thunlichst kurzer Zeit zu vollenden. Zu der Brücke soll auch die Eisenbahnstrecke bis zum Bahnhofe der Rheinischen Eisenbahn in Coblenz

Coblenz gerechnet, diese Bahnstrecke also gleichzeitig mit der Brücke von der Rheinischen Eisenbahngesellschaft ausgeführt und vollendet werden.

Artikel 2.

Wird nach Artikel 1. die Brücke und die Eisenbahnstrecke bis zum Bahnhofe in Coblenz früher ausgeführt, als die Brücke nach §. 6. des oben erwähnten Statutnachtrages von der Rheinischen Eisenbahngesellschaft auszuführen wäre, so gewährt der Staat der Rheinischen Eisenbahngesellschaft für das Anlagekapital eine Zinsgarantie bis zu dem Zeitpunkte, wo die nach dem allegirten §. 6. von ihr übernommene Verpflichtung eintritt.

Die Rheinische Eisenbahngesellschaft wird demnach das für die bezeichneten Anlagen erforderliche Kapital durch eine Prioritätsanleihe beschaffen, deren Zinsen vom Staate garantirt werden, und der Staat erstattet der Gesellschaft jährlich den Betrag der Zinsen, soweit derselbe nicht durch die Einnahmen von der Brücke und der Bahnstrecke bis zum Bahnhofe in Coblenz, nach Abzug der Unterhaltungs- und Betriebskosten, gedeckt wird. — Die Zinsen während der Bauzeit werden aus dem Baufonds bestritten und zum Anlagekapital gerechnet.

Artikel 3.

Die Bedingungen der Emission der Prioritätsanleihe werden nach vorausgegangener Verständigung zwischen der Direktion der Rheinischen Eisenbahngesellschaft und dem Königlichen Eisenbahnkommissariate durch das zu ertheilende Allerhöchste Privilegium festgesetzt.

Das Anlagekapital wird vorläufig zu 3,000,000 Rthlr. angenommen und nach Vollendung der Bauten auf Grund der von der Direktion der Rheinischen Eisenbahngesellschaft zu legenden Rechnung vom Königlichen Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten definitiv festgestellt.

Der etwaige Mehrbetrag an Kapital, welcher sich über die vorläufig angenommenen 3,000,000 Rthlr. als nothwendig ergiebt:

a) für den Bau der Brücke und der Bahnstrecke bis zum Bahnhof in Coblenz sammt allem Zubehör, einschließlich der etwaigen auf die Brücke bezüglichen Anforderungen für fortifikatorische Zwecke;

b) für die Bestreitung der Generalkosten, welche auf zwei Drittel Prozent der Ausgabe ad a. c. und d. zu berechnen und dem Rheinischen Eisenbahnunternehmen zu erstatten sind, soweit sie sich nicht abgesondert und direkt aus dem Fonds für das hier in Rede stehende Unternehmen berechnen lassen;

c) für etwaigen Kursverlust bei Ausgabe der Prioritäts-Obligationen;

d) für die Einlösung der bis zum Schlusse desjenigen Jahres, in welchem die

die Brücke sammt Verbindungsbahn bis zum Bahnhofe in Coblenz dem Betriebe übergeben ist, verfallenen Zinskupons der Prioritäts-Obligationen wird durch weitere Ausgabe Rheinischer Prioritäts-Obligationen beschafft, und erstreckt sich die im §. 2. gewährte Zinsgarantie des Staats auf sämmtliche gemäß vorstehender Grundlage zu emittirenden Obligationen.

Artikel 4.

Die Rheinische Eisenbahngesellschaft soll zur Ausführung der Bahnstrecke von Cleve nach Nymwegen (§. 2. des Statutnachtrages vom 5. März 1856.) erst dann verpflichtet sein, wenn auf Niederländischem Gebiete die Ausführung der Bahnstrecke von Nymwegen bis zur Niederländischen Rhein-Eisenbahn, einschließlich der dazu erforderlichen Strombrücken, dergestalt gesichert ist, daß dieselbe gleichzeitig vollendet wird. Die im §. 6. des erwähnten Statutnachtrages von der Rheinischen Eisenbahngesellschaft in Bezug auf den Bau der Brücke bei Coblenz übernommene Verpflichtung tritt dagegen auch unabhängig von der Ausführung und dem Reinertrage der Bahnstrecke von Cleve bis Nymwegen ein.

Artikel 5.

Zwei Jahre nach dem Eintritte der Verpflichtung zum Bau der Rheinbrücke bei Coblenz für die Rheinische Eisenbahngesellschaft (§. 6. des Statutnachtrages und Artikel 4. vorstehend) hört der vom Staate nach Artikel 2. zu leistende Zuschuß zu den Zinsen des Anlagekapitals auf, und die Rheinische Eisenbahngesellschaft hat die Einlösung der bezüglich des Zinsgenusses vom Staate garantirten Obligationen unverzüglich zu bewirken. — Auf ihren Antrag soll ihr dazu die Emission nicht garantirter Prioritäts-Obligationen gestattet werden.

Also geschlossen und doppelt ausgefertigt zu Cöln, den 9. Juni 1859.

Königliches Eisenbahn-Kommissariat.	**Die Direktion der Rheinischen Eisenbahngesellschaft.**
v. Möller.	Frh. v. Geyr. Rennen.

(Nr. 5241.) Allerhöchster Erlaß vom 28. Mai 1860., betreffend die Verleihung der fiskalischen Vorrechte für den Bau und die Unterhaltung der Chaussee von Pawonkau nach Zawadzki im Groß-Strehlitzer Kreise.

Nachdem Ich durch Meinen Erlaß vom heutigen Tage den vom Kreise Lublinitz, im Regierungsbezirk Oppeln, beabsichtigten Bau einer Chaussee von Pawonkau nach Zawadzki im Groß-Strehlitzer Kreise zum Anschluß an die Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn genehmigt habe, verleihe Ich hierdurch dem Kreise Lublinitz das Expropriationsrecht für die zu dieser Chaussee erforderlichen Grundstücke, imgleichen das Recht zur Entnahme der Chausseebau- und Unterhaltungs-Materialien, nach Maaßgabe der für die Staats-Chausseen bestehenden Vorschriften, in Bezug auf diese Straße. Zugleich will Ich dem gedachten Kreise gegen Uebernahme der künftigen chausseemäßigen Unterhaltung der Straße das Recht zur Erhebung des Chausseegeldes nach den Bestimmungen des für die Staats-Chausseen jedesmal geltenden Chausseegeld-Tarifs, einschließlich der in demselben enthaltenen Bestimmungen über die Befreiungen, sowie der sonstigen die Erhebung betreffenden zusätzlichen Vorschriften, wie diese Bestimmungen auf den Staats-Chausseen von Ihnen angewendet werden, hierdurch verleihen. Auch sollen die dem Chausseegeld-Tarife vom 29. Februar 1840. angehängten Bestimmungen wegen der Chausseepolizei-Vergehen auf die gedachte Straße zur Anwendung kommen.

Der gegenwärtige Erlaß ist durch die Gesetz-Sammlung zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Baden-Baden, den 28. Mai 1860.

Im Namen Sr. Majestät des Königs:

Wilhelm, Prinz von Preußen, Regent.

v. d. Heydt. v. Patow.

An den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und den Finanzminister.

Redigirt im Büreau des Staats-Ministeriums.

Berlin, gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker).